

夕張市生活交通ネットワーク計画の基本的な考え方

. 計画の構成(案)

第1編 はじめに

(1) 計画策定の目的・必要性

- ・高齢化が急速に進展するなか、市民の日常生活の足として公共交通はいっそう重要。
- ・公共交通の事業運営環境は厳しく、市財政による負担も困難。
- ・まちづくりの方針を策定し、「安心して幸せに暮らすコンパクトシティゆうばり」を目指している。
- ・将来にわたって持続可能な地域公共交通体系を再構築することが必要であり、今回、国の事業を活用することで計画策定を行う。

(2) 計画期間

- ・「生活交通ネットワーク計画(第3編)」の計画期間は、平成25年度から27年度までの3年間とする。
- ・ただし、「基本方針(第2編)」では、まちづくりマスタープラン(概ね20年後を見据えたこれからのまちづくりの基本的な方針)を踏まえた長期的な視点を持ち、「生活交通ネットワーク計画(第3編)」では計画期間以降の取組についても記載する。

(3) 計画対象地域

- ・夕張市全域を計画対象地域とする。

第2編 現況・基本方針編

(1) 夕張市の概況

- ・人口減少・高齢化の進展、広域分散型の集落配置、学校の統廃合
- ・産業の動向、観光客の推移、生産年齢層の市外流出

(2) 夕張市における公共交通の現状

- ・鉄道、バス、タクシー、福祉輸送等のサービス提供状況と利用状況

内容素案は
P3以降を
参照

(3) 住民ニーズと公共交通の課題

- ・市民アンケート調査等による住民の移動実態や意向および公共交通の課題

(4) 夕張市の将来の都市構造

- ・まちづくりマスタープランの将来のプロセス

(5) 夕張市の公共交通体系見直しの基本方針

- ・住民の移動実態に配慮した交通体系の構築
- ・財政負担に配慮するとともに、将来の都市構造を踏まえた持続可能な交通体系の構築

(6) 新たな交通システム(DMV)の導入可能性

- ・基本方針の実現に向けたDMVの導入可能性を分科会の検討結果報告から抜粋。

第3編 計画編 ~生活交通ネットワーク計画~

- (1) 生活交通ネットワーク形成の方針
- (2) 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
- (3) 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果
- (4) 生活交通を確保維持するための運行計画
- (5) 公共交通利用促進のための取組
- (6) 計画期間以降の取組
- (7) 実施プログラム

．計画の内容素案（部分）

（１）夕張市の概況

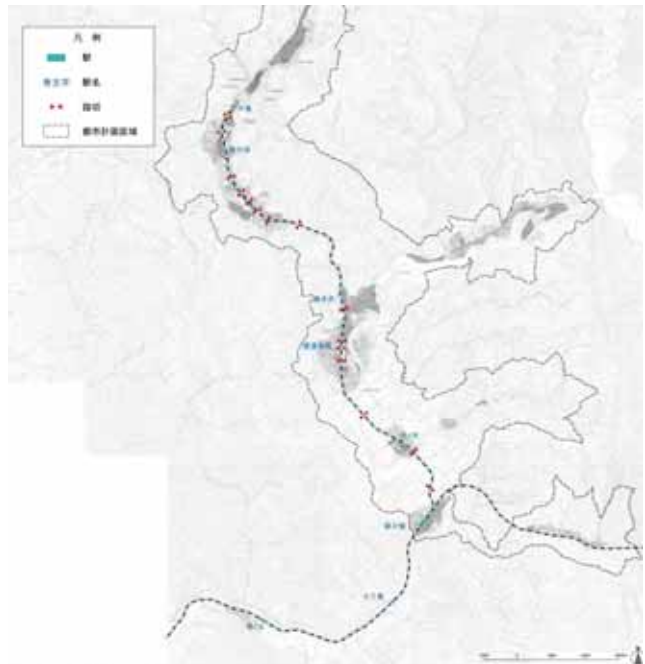
～ 省略 ～

（２）夕張市における公共交通の現状

鉄道

[交通サービス状況]

夕張市内を通る鉄道路線には、石勝線（本線）と石勝線夕張支線がある。石勝線（本線）については、新夕張駅が特急停車駅となっており、スーパーとかち（札幌～帯広）の全列車とスーパーおおぞら（札幌～釧路）の一部の列車が停車する。夕張支線は夕張市の市街地を縦断する延長約 16 km の路線であり、1 日あたり上下各 9 本が運行している。



[輸送状況]

夕張支線の最大区間輸送人員は 122 人（上下合計）であり、高校生が通勤手段として利用する朝 8 時頃の沼ノ沢から南清水沢までの区間で輸送人員が最も多くなっているが、輸送人員が一桁に満たない列車もある。

上	夕張駅 発時刻		7:08	8:30	9:38	12:30	13:27	16:19	18:15	19:24	22:00	合計
	新夕張駅 着時刻		7:31	8:52	10:00	12:52	13:48	16:41	18:38	19:46	22:22	
り	区	夕張 鹿ノ谷	9	2	1	1	3	2	3	1	0	22
	間	鹿ノ谷 清水沢	14	3	1	1	4	3	3	2	0	31
	輸	清水沢 南清水沢	17	7	1	3	7	3	6	1	0	45
	送	南清水沢 沼ノ沢	12	7	0	5	3	14	12	4	1	58
	人	沼ノ沢 新夕張	13	10	2	5	2	9	8	2	1	52
員	新夕張	3	2	0	3	1	1	1	1	2	0	13
下	新夕張駅 発時刻		6:30	7:47	9:03	11:56	12:53	15:44	17:20	18:50	21:26	合計
	夕張駅 着時刻		6:57	8:16	9:29	12:22	13:19	16:11	17:47	19:16	21:52	
り	区	新夕張	0	4	0	0	0	1	3	4	1	13
	間	新夕張 沼ノ沢	4	21	6	10	2	9	5	9	1	67
	輸	沼ノ沢 南清水沢	3	28	6	8	1	6	6	5	1	64
	送	南清水沢 清水沢	0	5	9	5	2	8	5	6	1	41
	人	清水沢 鹿ノ谷	1	4	5	3	2	4	4	5	2	30
員	鹿ノ谷 夕張	1	4	4	2	2	2	3	4	1	23	
上下合計	合計											
	区	夕張～鹿ノ谷										45
間	鹿ノ谷～清水沢										61	
輸	清水沢～南清水沢										86	
送	南清水沢～沼ノ沢										122	
人	沼ノ沢～新夕張										119	
員	新夕張～										26	

（平成 22 年度、J R 北海道資料）

タクシー

[交通サービス状況]

平成 25 年 1 月現在、夕張第一交通(株)と丸北ハイヤー(有)の 2 社が、夕張市内に事業所を持ち、営業している。

平成 23 年 1 月時点 で、夕張第一交通(株)は 12 台(車いす対応車 1 台)、丸北ハイヤー(有)は 4 台の車両を保有し営業を行っている。

なお、JR の運行トラブルの際、夕張第一交通(株)では新夕張から代行運行する場合もある。

夕張市まちづくりマスタープラン(平成 24 年 3 月策定)策定に係る聞き取り調査より

福祉輸送

[交通サービス状況]

福祉輸送等は、道路運送法に基づく、国の登録を受けて運行する「福祉有償運送」と、医療機関が患者の自宅から施設まで無料で送迎する「医療送迎サービス等」の大きく二つに分けられる。

一般市民の送迎を目的とした「福祉有償運送」は、平成 24 年 8 月現在で社会福祉協議会と社会福祉法人 清光園で実施しており、要介護者や身体障害者等の会員に対して、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行っている。

「医療送迎サービス等」は、市立診療所や夕愛クリニックなどの市内 9 施設が実施しているが、市外施設の送迎サービスを利用する方もいる。それぞれのサービス内容は異なるが、基本的に自宅から診療所まで無料で送迎している。なお、事前予約制の施設が多く、診療日以外は運行していない。また、社会福祉協議会による老人福祉会館までの送迎(「ニトリ号」バス)が運行している。



社会福祉協議会(福祉有償運送)



市立診療所(無料送迎)

[輸送状況]

「福祉有償運送」の利用者は、一日あたり 1 人に満たないが、利用者が多い地区は清水沢地区であり、行き先は「市外」が最も多く半数近くを占める。

医療機関や老人福祉会館への「医療送迎サービス等」は、一日あたり 80~90 人の利用があり、老人福祉会館や夕愛クリニックがある若菜地区への移動が多く、次いで本庁地区、市外(長沼・札幌)や清水沢地区への移動が多い。

まとめ

[JR]

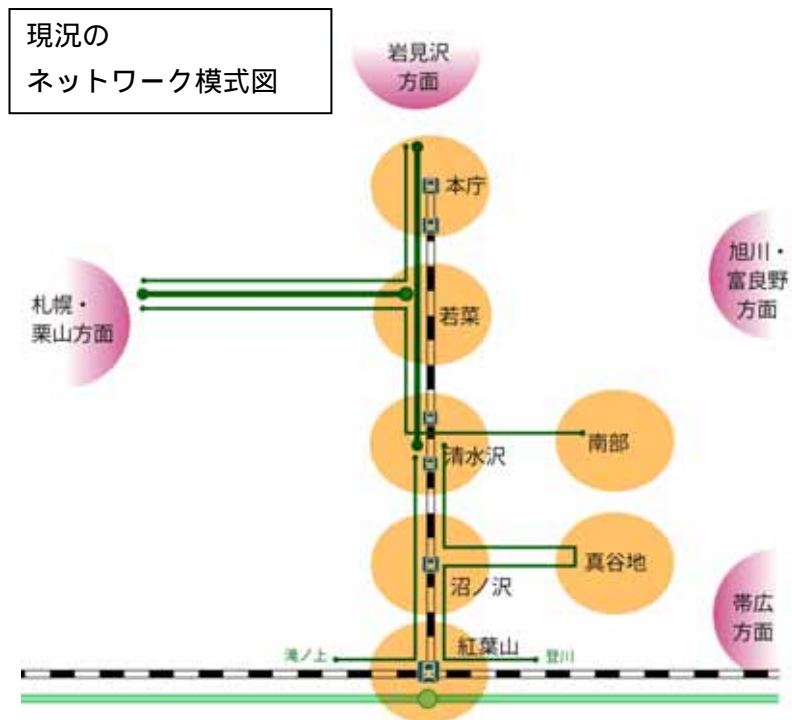
- ・日9往復（輸送力は1700人超）
- ・区間輸送人員は最大で122人。
- ・新夕張～南清水沢が比較的多い。

[バス]

- ・社光～清水沢では、比較的便数が多い。
- ・区間輸送人員は最大で300人超。
- ・新夕張～清水沢では便数が少なく、利用者も少ない。

[福祉輸送等]

- ・無料の医療送迎サービス等が一日80～90人に利用されている。
- ・若菜地区をはじめ、本庁、清水沢地区や市外（長沼・札幌）へ輸送。



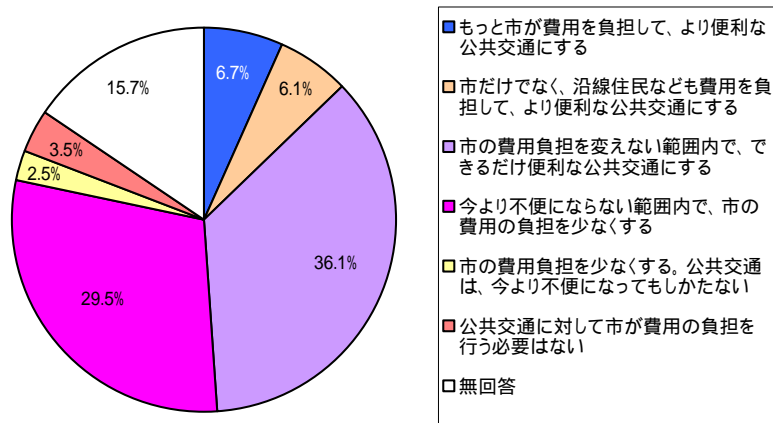
(3) 市民ニーズと公共交通の課題

市民意向

[公共交通の方向性]

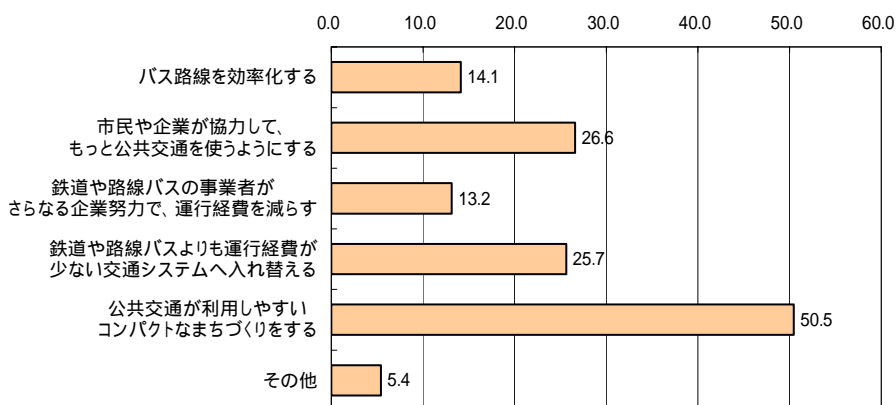
市民アンケート調査における、「これからの夕張市の公共交通の方向性として、考えに最も近いものを1つ選んで下さい」との設問については、「市の費用負担を変えない範囲内で、できるだけ便利な公共交通にする」と答えた方が最も多く、次いで「今より不便にならない範囲内で、市の費用の負担を少なくする」であった。

この結果から、現状の交通利便性と行政負担を互いに悪影響を与えない範囲で、それぞれ改善していくことが望まれている。



[力を入れるべきと思う取り組み]

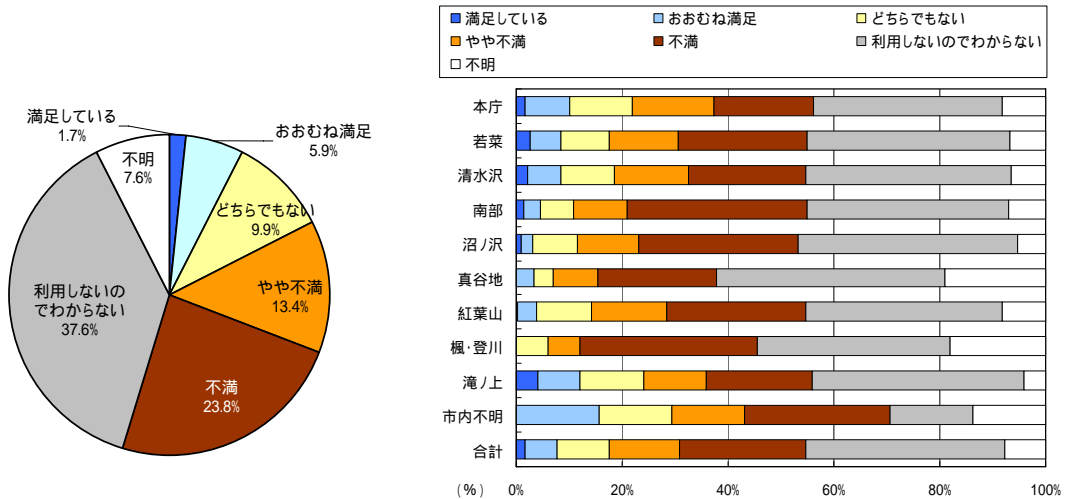
「これから、力を入れるべきと思う「取り組み」を選んで下さい(複数回答可)」という設問については、「公共交通が利用しやすいコンパクトなまちづくりをする」と答えた方が最も多く、半数を占め、次いで「市民や企業が協力して、もっと公共交通を使うようにする」や「鉄道や路線バスよりも運行経費が少ない交通システムへ入れ替える」も4人に1人の割合で指摘された。



現在の公共交通への住民評価

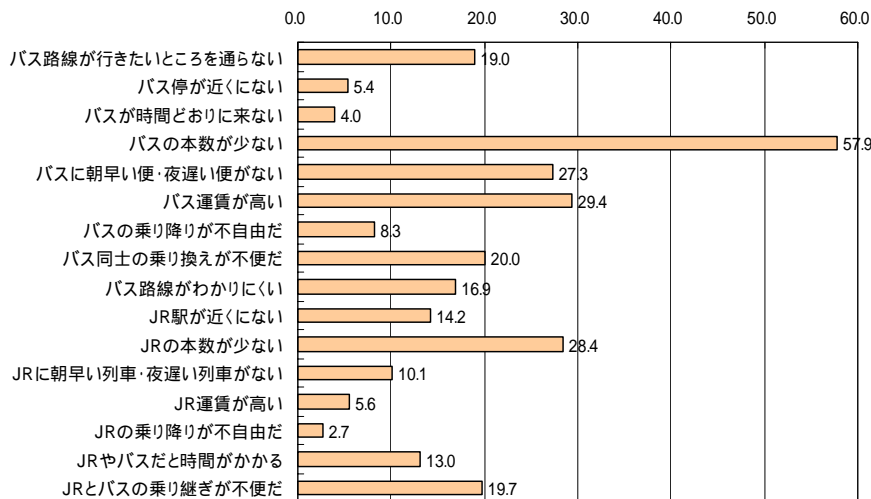
[公共交通の評価]

「利用しないので分からない」と答えた方が多いが、「満足」または「おおむね満足」の肯定的な評価よりも、「不満」「やや不満」の否定的な評価が上回っている。



[公共交通の問題点]

市内の公共交通サービスの問題点について、選択肢ごとの指摘率を見ると、「バスの本数が少ない(58%)」「バス運賃が高い(29%)」「JRの本数が少ない(28%)」「バスに朝早い便・夜遅い便がない(27%)」といった内容が多い。



公共交通の需要

[顕在需要]

アンケート調査での外出移動の実態に関する回答結果から、交通手段に「路線バス」「JR」を含む移動について集計。

市内の地区間の移動は「本庁～若菜～清水沢」が多く、地区内では「本庁内々」「清水沢内々」が多い。また市内外の移動は「本庁～札幌・栗山方面」「清水沢～札幌・栗山方面」が多い。

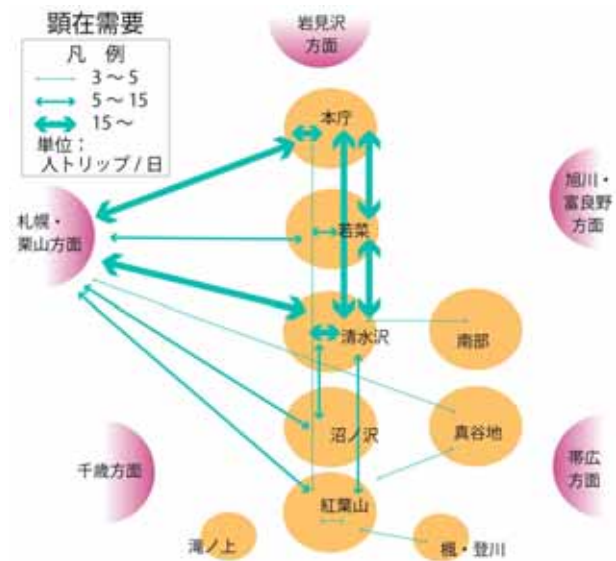


図 公共交通の顕在需要（サンプル集計）

サンプル集計：アンケート回答結果（サンプル）を集計した値のこと。

[潜在需要]

前述の公共交通移動には該当しない移動のうち「タクシー」「送迎サービス」「自動車による送迎」を含むものについて集計した。

市内の地区間の移動は「清水沢～紅葉山」が多く、地区内では「本庁内々」「清水沢内々」が多い。また市内外の移動は「本庁」「若菜」「清水沢」から「札幌・栗山方面」が多い。

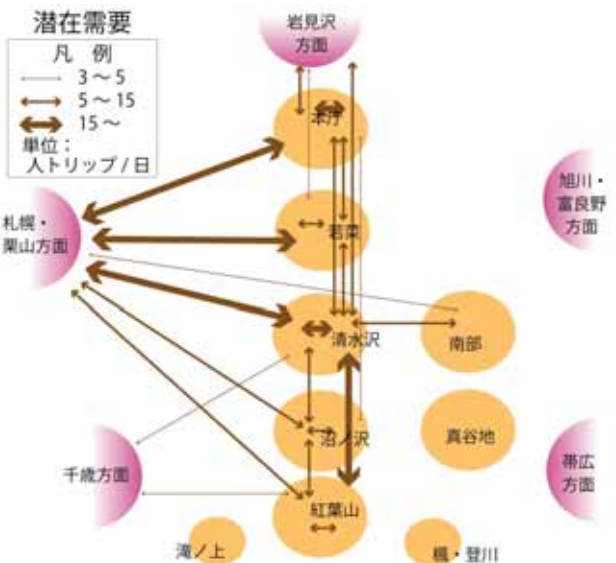


図 公共交通の潜在需要（サンプル集計）

「免許非保有」または「ふだん運転しない」回答者の「自動車」での移動

公共交通の課題

[市内での移動需要への対応]

本庁～若菜～清水沢～沼ノ沢～紅葉山の南北軸に沿った市内移動需要が多い。

しかし、路線バスは清水沢以南の路線網が希薄であり、公共交通の顕在需要（実際に公共交通を使っている移動）が少ない傾向にある。また、JRは本庁～紅葉山間を均等にサービスしているにもかかわらず、清水沢以北の利用が少なく、バスに比べて利用者数が全体的に少ない。

既存のJR線とバス路線を活用かつ改善することで、南北軸の公共交通を強化することが必要である。

[市外との移動需要への対応]

アンケート結果を見ると、市内各地区から札幌・栗山方面への移動需要が多い。

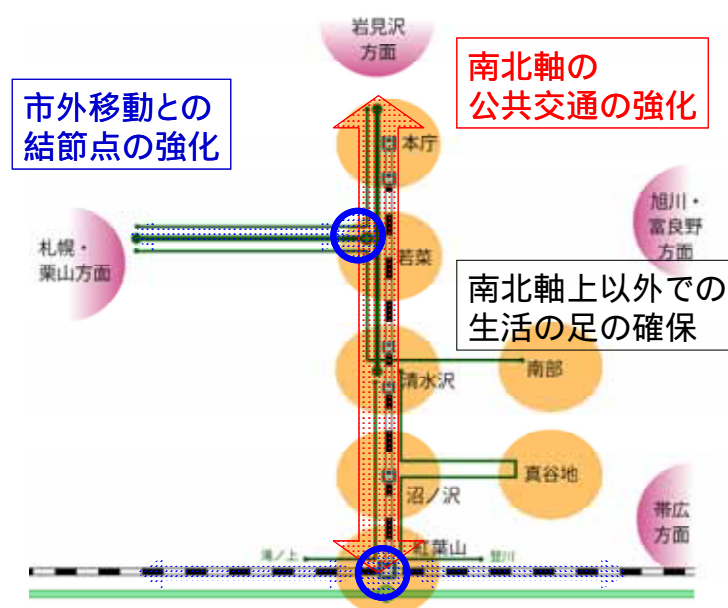
市外移動との『玄関（結節点）』は、JRでは紅葉山地区の新夕張駅、バスでは若菜地区の夕鉄バスターミナルとなっている。

しかし、新夕張駅に接続するバスは少なく、また夕鉄バスターミナルに接続する駅は無い。そのためJR、バスを相互に乗り継いだ市外への移動利用が困難になっている。

公共交通による市外移動の利便性を高めるためには、JRとバスの連携など交通結節点の強化が必要である。

[南北軸上以外の地区への対応]

上記で述べられていない南北軸以外の地区についても、通学・通院・買い物などの生活の足の確保が必要である。スクール便や福祉輸送など目的限定のサービスを補完するデマンド型のサービスなどによる交通機能の確保が求められる。



(4) 夕張市の目指すコンパクトなまちづくり

平成 24 年 3 月に策定した「夕張市まちづくりマスタープラン」では、概ね 20 年後の将来都市像を見据え、国道・道道に加え、JR、下水道、市営住宅、官公庁、その他公共公益施設等の既存ストックが集積している南北軸を「都市骨格軸」として位置づけ、この都市骨格をもとに、市内での買い物や通院・通学など、多様な人々が往来する都市の形成を目指すこととしている。

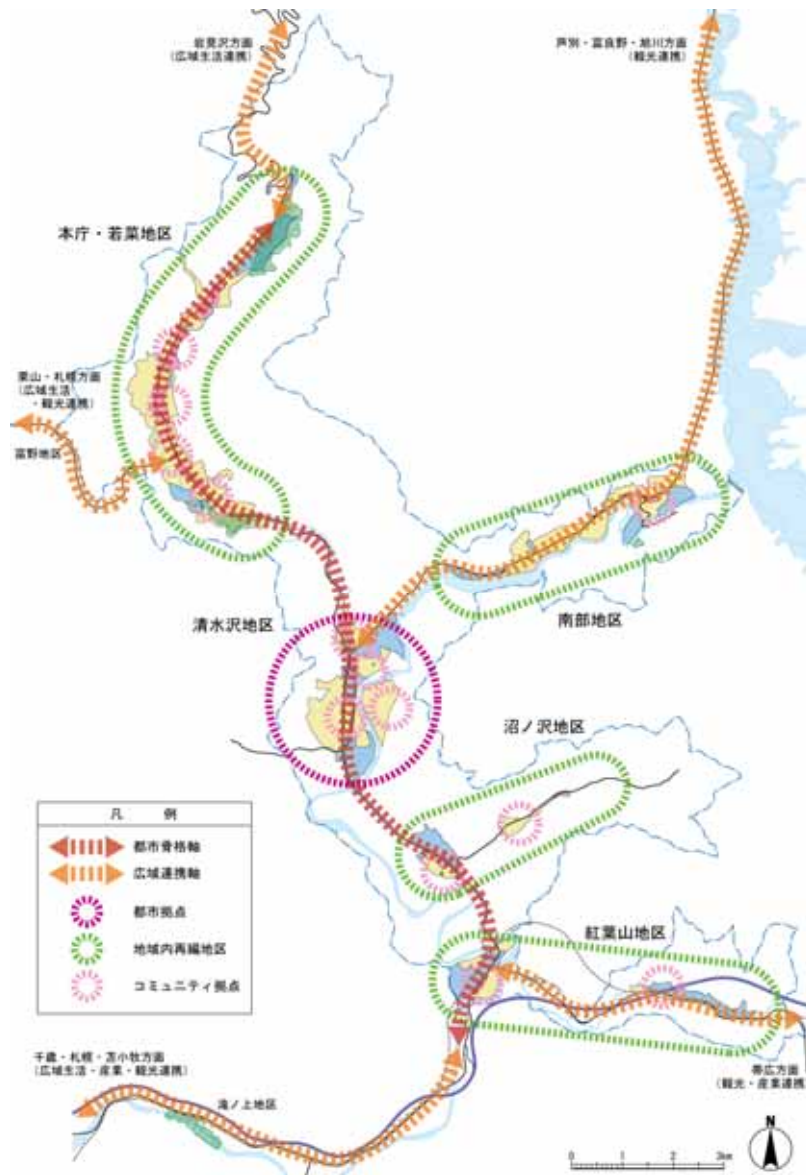


図 将来都市構造

その一方、市内における公共交通の利用者は、マイカー利用などの影響もあり、少ない状況で、公共交通事業者は事業の運営に苦慮している。

また、市においても、生活路線バスを維持するため、多額の予算を措置している状況にある。

このような状況の中、将来の都市構造を見据え、南北の公共交通軸を持続的に確保していくことが重要である。

< 1. 現在の市街地 > 市街地が分散



< 2. 当面の市街地 > 地区ごとにコンパクト化



< 3. 将来の市街地 > 都市構造の転換

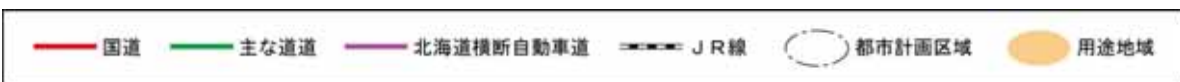


図 将来都市構造の再編プロセス

5. 夕張市の公共交通体系見直しの基本的な考え方

[住民の移動実態に配慮した交通体系の構築]

住民の公共交通に対する満足度は低く、現在のネットワークが十分に利用されていない現状にある。市内移動や市外への移動など住民の移動実態に配慮した交通体系を構築することが必要である。具体的には、市内移動に対しては本町～清水沢～紅葉山間の南北軸での公共交通サービスの維持・改善を図り、市外移動に対しては、乗り換え1回で市外交通とアクセス可能となるよう改善を図る。また南北軸上以外に住む方の生活の足の確保も重要であることから、福祉輸送など多様な交通サービスの連携により、自家用車が利用できない住民の生活の足の確保を図る。

[財政負担に配慮するとともに、将来の都市構造を踏まえた持続可能な交通体系の構築]

市民アンケートでも「市の費用負担を変えない範囲内で、できるだけ便利な公共交通にする」「今より不便にならない範囲内で、市の費用の負担を少なくする」といった回答が多く、財政負担に配慮した交通体系の構築が求められている。

また、夕張市まちづくりマスタープランではコンパクトな市街地形成を目指しており、都市構造の変化に柔軟に対応、かつ、まちづくりと連動した交通施策の展開が必要である。

